

CLASSIFICATION ~~SECRET/CONTROL~~ U.S. OFFICIALS ONLY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

REPORT NO. [REDACTED]

INFORMATION REPORT

CD NO. 25X1A

COUNTRY USSR

DATE DISTR. 3 Jan. 1950

SUBJECT Soviet Locomotive and Building Material Factories

NO. OF PAGES 1

PLACE 25X1A
ACQUIRED [REDACTED]NO. OF ENCLS. 1
(LISTED BELOW)DATE OF INFO Prior to September 1949
ACQUIRED [REDACTED]SUPPLEMENT TO 25X1X
REPORT NO.

The attached report on the Krasny Profintern Locomotive Works at Ordzhonikidzevgrad, the Krasnoye Sormovo Locomotive Works at Gorki and a new building material factory at Rustavi is being sent to you for retention in the belief that it may be of interest.

25X1A

FEB 2 1950
CIA53-103 - 70
26882

25X1A

CLASSIFICATION ~~SECRET/CONTROL-U.S. OFFICIALS ONLY~~

STATE	NAVY	NSRB	DISTRIBUTION							
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

25X1A

IV - FABRIQUE DE LOCOMOTIVES " KRASSNY PROFINTERN" A ORDSHONIKIDSEGRAD
(PRÉCÉDEMMENT BESHTIZA) SECTION DE BRJANSK -

Date de la constatation : mars 1949

A - Nom et importance de l'usine -

L'usine porte le nom de " BRJANSKIJ SHELESNODOROZHENIJ SWOD " "KRASSNY PROFINTERN".

Elle est, pour une capacité prévue au plan pour 1950, d'environ 200 locomotives, une des usines moyennes de construction de locomotives de l'Union Soviétique. En même temps, l'usine fabrique des tenders à huile, et à charbon ainsi que des wagons à marchandises.

B - Situation et liaisons - L'usine est située à la bordure Ouest d'ORDSHONIKIDSEGRAD (environ 8 km Nord-Ouest de BRJANSK) à l'angle des rivières Desna et Bolva, au Sud de la section de voie ferrée de BRJANSK à ORDSHONIKIDSEGRAD. Les 2 rivières nommées sont navigables. L'usine dispose d'un raccordement ferroviaire à la ligne à voie unique à écartement large (1m 52cm) de BRJANSK à ORDSHONIKIDSEGRAD ainsi que d'un port fluvial sur la Bolva.

C - Superficie - Le terrain de l'usine embrasse environ 2.000.000 de m² dont en gros 250.000 m² de surface bâtie.

D - Construction de l'usine - Elle a été fondée en 1873 comme fabrique pour la production de rails en fer et pour le façonnage du fer. En 1876, on commença la construction d'une fonderie d'acier (avec 6 fours SIEMENS - MARTIN); ultérieurement l'usine fut transformée pour la construction de machines et dans les années 1880 à 1890 elle entreprit la construction de wagons et de locomotives. De 1890 à 1900, 3 fours furent installés dans l'usine (à base de charbon de bois); les fours travaillaient le minerai de fer de KRIVOI-ROG, ceux-ci avaient déjà été mis en sommeil en 1902. Jusqu'à l'éclatement de la 2^e guerre mondiale, l'usine produisit des wagons et dans une faible mesure des locomotives. Pendant la guerre (1941) les aménagements furent en partie évacués et les installations détruites. La firme KRUPP reconstruisit l'usine pendant la période d'occupation allemande et en reprit l'exploitation.

A la fin de 1943, l'usine fut de nouveau détruite (jusqu'à 95 %). La reconstruction recommença pendant la guerre et fin 1944/ début 1945, des parties de l'usine furent remises en exploitation (fabrication de plaques de blindage et pièces détachées). Au milieu de 1947, l'usine était rétablie pour 70 %.

25X1A

.....

La reconstruction et les extensions doivent être terminées en 1950 et l'usine devra avoir une capacité plus grande qu'avant la guerre. La production de locomotives commence en été 1946, à la fin de 1946 la première locomotive fut terminée (après la guerre). La reprise de la production de wagons commence au début de 1947. En 1946, l'usine assurait uniquement la fabrication de pièces détachées de wagons (essieux, roues) qui étaient livrées à une autre usine (2 km Nord-Ouest d'ORDONNANCE DE SEGR.D).

À la fin de l'été 1947, la scierie et les ateliers de façonnage du bois furent construits et permirent de ce fait, des prévisions d'augmentation de la fabrication de wagons.

Les machines de l'usine proviennent en grande partie (60 %) de la fabrication allemande (machines spéciales). Les autres machines sont d'origine U.S.A., ainsi que de production britannique et soviétique.

Un grand nombre de machines, provenant de démontages en ALLEMAGNE se trouvaient encore, fin 1948, dans la cour de l'usine et étaient rouillées. En octobre 1947, le directeur de l'usine était, d'après les on-dit : ABROSKIN.

D'après le nombre des ouvriers occupés, l'usine avait atteint fin 1947, environ 33 % de son rendement d'avant-guerre.

E - Structure de l'usine -

1 - Fabrication de pièces détachées ainsi que montage définitif de locomotives et de tondres -

Dans 13 halles différentes sont installés entre autres :
5 tondres rotatifs d'un poids propre de chacun 60 tonnes
1 grand tour de 2 disques plats d'un poids total de plus de 200 tonnes
Plus de 500 tondres et environ 500 tondres-révolvers.
Environ 200 rabotessas.

Pour un seul atelier de tournage, le nombre de machines indiqué est de :
30 à 40 tondres
environ 20 tondres rotatifs et étaux-lineurs (SHAPINGMASCHINEN)
machines automatiques à rectifier les cylindres
et 6 ou 7 machines affûteuses semi-automatiques (1)

En particulier :

a) Atelier de tournage pour confection d'essieux, levage de roues : Il dispose de 4 presses hydrauliques, dont deux grandes presses américaines à pression d'huile, pour la presse des roues sur les

(1) Remarque : Le nombre des machines est, à notre avis, fortement exagéré.

essieux ainsi que de 4 tours rotatifs.

b) Montage final des locomotives. Cette halle a une surface presurée de 38.000 m². Elle doit être subdivisée en 4 parties, savoir :

- la section montage
- la section pour le dégrossissage
- la section d'affinage par exemple, polissage des pistons et des cassieux et autres, ainsi que mécanique de précision,
- la section de découpage des tôles pour la fabrication des tenders.

Deux voies ferrées conduisent dans la halle, une d'elles est de voie de sortie pour les machines finies.

c) Section de robotage en deux halles -

Dans celles-ci, les cadres du châssis de roulement sont ajustés, les châssis et bâties robots. La section dispose d'une machine rotative à longue course "KING" (provenance U.S.A. de 8 voies de travail).

d) Montage de pièces détachées -

e) Atelier de tournage en trois halles - Façonnage de pièces détachées.

f) Atelier de frénage en deux halles - Façonnage de pièces détachées.

g) Atelier de soudure - Façonnage de pièces détachées

h) Tolérier - La section dispose d'un cylindre de lamoins de 3 m de long qui travaille à l'huile sous pression et lamine des tôles pour locomotives et tenders ; les tôles, jusqu'à 20 m sont découpées par deux grandes ciseilles mécaniques.

En outre, il existe un tour allemand de 15 m de long avec "support" mobile dans lequel l'acier de tour est encastré. La machine n'était pas encore en service au milieu de 1948.

i) Construction de tenders - Ici est exécuté le montage des tenders à huile et à charbon. Les tenders à charbon doivent être 7 m de long et 3,65 de large, et contenir 25 tonnes de charbon. Les tenders à huile doivent contenir une provision pour l'approvisionnement suffisant de la machine sur un parcours de plus de 300 km, pour la traction d'un train de 50 wagons à marchandises à 4 essieux.

En outre, on y réalise l'adaptation des essieux et roues ainsi que la montage des chaudières de locomotives (2 à 3 chaudières sont constamment stockées).

2 - Cintrage des tubes - La surface de la halle comporte environ 80 x 50 m. La façonnage de l'ensemble de la tubulure des locomotives y est exécuté.

3 - Fonderie d'acier - La surface de la halle comporte environ 150 x 45 m. A l'extrémité Nord se trouve une annexe de 30 x 15m. La fonderie d'acier dispose de 4 fours SIL-ENS-MARTIN, dont 3 sont en service. La capacité d'absorption des fours est indiquée pour 14 tonnes, le nombre des coulées journalières de 4 à 5 par four. Les fours S.M. sont chargés par le côté. La fonderie dispose de 2 poches de coulées de 2 x 1,5 m.

En outre, 2 petits fours de fusion avec chauffage à l'huile sont en service. Un four à huile sert au chauffage, avec une conduite d'huile au plein air. Jusqu'à la fin de 1916, on y coula des galots de roulement pour chars T.4 (250 roues par four). Depuis, on y exécute la coulée de lingotières (1 m de hauteur) et de pièces détachées.

1/3 des produits de fonderie a été régulièrement mis au rebut comme déchets.

La ferraille et la fonte brute livrées en barres, y sont travaillées. Dans le même bâtiment se trouvent également l'atelier de moulage et l'atelier de traçage.

4 - Atelier annexe de coulage d'acier - La superficie de la halle comporte environ 60 x 15 m. Les détails sont inconnus.

5 - Forge et estampage - La surface de la halle comporte environ 200 x 50 m. A la fin de 1918, il y existait apparemment de 20 à 30 rarteaux lourds et très lourds à air comprimé (hauteur de chute 6m), une retorse de 20 t. et 10 rarteaux plus petits.

En outre, une grande presse d'origine américaine, 20 souffleries de forge et une grande presse à acier "KRUPE". On y produit entre autres des bielles pour locomotives.

6 - Section de lamination - Surface de la halle environ 200 x 50 m. La section est rébitée et en service depuis 1917. Une grue y a été montée en juillet 1918. On y dispose de 5 fours à recuire à chauffage à huile et 3 trains de laminaires pour produits épais, moyens et fins.

.....

Il y est produit des fers profilés en L, I, U, des fers carrés, plats et cornières de 4 à 5 mm, des tiges d'acier et probablement des fils de 8 mm.

7 - Fonderie grise - Surface de la halle environ 200 x 30 m. La fonderie dispose de 2 fours dont l'un, à chauffage au charbon se trouve en service depuis 1948, un four électrique qui était encore en construction en avril 1948.

La hauteur de chaque four est de 7 m au-dessus du trou de coulée. En juillet 1948, deux autres fours devaient être en construction.

La fonte brute provient de l'Oural.

Il y est produit des pièces en fonte grise (entre autres des coupoles en forme de cloches, des roues de chemins de fer, des pièces de châssis pour wagons, des soupapes, des poids).

Le défourrage journalier doit être de 18 t., dont au maximum 2/3 doivent être utilisables.

8 - Fonderie de métaux divers - Surface de la halle environ 200 x 45 m. Quatre petits fours pour coulage de laiton étaient en service en juillet 1948. Le montage de fours électriques était prévu pour le début 1948. Il y est produit des pièces en laiton.

9 - Atelier mécanique - Surface de la halle 200 x 30 m. Une partie de la halle était encore en voie de reconstruction au début de 1948. On y façonne et termine des pièces détachées entre autres des ferrures.

10 - Ateliers mécaniques - Surface de la halle environ 200 x 30 m. On y tourne des essieux de roues et des roues. On y façonne des plaques de blindage, des rouleaux et des roues à chaîne ainsi que des chaînes pour chars.

Les plaques de blindage ont les dimensions suivantes 1.800 x 760 x 45 mm. Les rouleaux ont un diamètre de 70 cm. La norme de travail pour 8 hommes (une brigade) comporte 64 roues pour le polissage, l'alesage et le découpage d'un filet de 40 mm.

La norme est régulièrement dépassée de 20 %. Les chainons de 60 x 40 cm sont raccordés en chaînes par visage dans la même halle à raison de 33 x 40 éléments par chaîne.

Après le façonnage, les pièces de blindage sont expédiées à un atelier de chars à BRJANSK.

11 - Atelier de réparation électrique - Surface de la halle environ 180 x 40 m. On y effectue des réparations de transformateurs, moteurs électriques.

12 - Atelier électrotechnique - Surface de la halle, environ 150 x 30 m. (Bâtiment à 2 étages). À l'étage inférieur se trouvent les bureaux techniques, à l'étage supérieur, les ateliers pour la production d'appareils électrotechniques. L'équipement de la section électrique consiste exclusivement en machines "SIEMENS". On y fabrique entre autres, des pièces d'induits pour appareils de soudure.

13 - Usine électrique - Surface du bâtiment environ 50 x 70 m. Il est haut d'environ 20 m et est couvert d'un toit en verre en forme de coupole. Il a une haute cheminée en briques et 4 cheminées plus petites en tôle. Il possède une station de pompage de laquelle partent les conduites vers les réservoirs à huile. La chaudière est installée dans le même bâtiment et comporte 4 chaudières à vapeur chauffées au charbon. L'atelier dispose de 3 turbines à vapeur. Le rendement s'élève à 30.000 KW. L'usine électrique approvisionne en courant l'usine entière et la ville d'ORDSHONIKHSEGRU (24 30.000 habitants).

À côté de l'usine électrique, se trouve un bâtiment de compresseurs, terminé en mai ou juin 1948. Il comporte 4 compresseurs de la marque "ANDRITZ" mûs par 2 moteurs SIEMENS-SCHUCKERT de 6.000 KW chacun. Du bâtiment des compresseurs, l'air comprimé à 6 atmosphères dans une conduite circulaire, est pressé dans différents ateliers entre autres, dans le N° 26. Toutes les machines de l'atelier des locomotives possèdent des moteurs électriques pour courant triphasé de 380/220 volts.

14 - Petite forge - Surface du bâtiment environ 20 x 30 m. Cette forge travaille probablement pour la section des essais.

Rémarque - Une autre source mentionnait une forge, équipée de 8 fours, à recuire de chacun 3 x 2 m avec chauffage à huile et 2 motrices, mais qui n'était pas encore en service en octobre 1947

15 - Section des instruments - Surface de la halle environ 100 x 30 m. Le bâtiment est à un étage. Il contient 4 machines polis-sècuses magnétiques, un grand tour rotatif anglais, environ 50 à 60 étaux-limeurs (SHAPINGMACHINEN), des machines à fraiser et à aplatis. On y produit des grandes et petites armatures, des instruments en laiton pour locomotives, la totalité des outils, scies, scies circulaires, etcier de tour.

16 - Construction de machines - Surface de la halle environ 100 x 70 m. Production de pistons, cylindres et pièces spéciales de machines pour locomotives

17 - Rue d'essai et hangars - Surface de la halle 100 x 60 m.
Les locomotives finies y sont essayées.

Remarque - D'après une autre source, on y répare également des locomotives avariées livrées de l'extérieur pour réfection.

18 - Section laboratoire et essais - Surface du bâtiment
100 x 20 m. Sort aux travaux de recherches.

19 - Menuiserie - Surface de la halle environ 100 x 20 m. Elle
contient environ 50 machines à façonnier le bois. On y finit des pièces
en bois et on y exécute des travaux pour les bateaux de l'usine.

20 - Atelier d'apprentissage - Surface de la halle environ
200 x 30 m.

21 - Scierie - Surface du bâtiment environ 120 x 30 m. La scierie
dispose de rabotuses et de scies circulaires.

Le parc à bois s'étend jusqu'au confluent Bolwa/Desm. L'arrivée
du bois est réalisée par flottage et par bateaux. On y effectue également
le façonnage de pièces en bois pour wagons à marchandises.

22 - Fabrique de béton - Surface du bâtiment environ 40 x 60m.
On y produit des matériaux de construction pour l'usine. Apparemment il
existe également à côté de la fabrique de béton, un chûteur qui devait
être en service fin 1947 et un en construction.

23 - Briqueterie - Surface du bâtiment environ 100 x 40m. On
y fabrique des briques pour la construction de l'usine. Le bâtiment a
une charpente en acier et une hauteur de 25 à 30 m de hauteur et est équipé exclusi-
vement avec des archives massives.

24 - Cantine - Surface du bâtiment environ 70 x 20 m.

25 - 3 hauts fourneaux anciens - L'installation est hors service.

26 - Halle de montage (construction neuve) - Surface de la
halle environ 350 x 300 m. La construction de la halle a été achevée
fin 1947/début 1948. L'équipement a été constamment en progrès, mais
n'a cependant pas été terminé. La nouvelle construction servira de halle de
montage pour locomotives et wagons dans le cadre du programme d'exten-
sion de la production. La partie Nord de la halle a 80 m de large, la
cloison de séparation entre les deux parties de halle sert de chemin pour
une grue dans la partie Nord de la halle. La grue n'était pas encore
installée en juillet 1948. Elle doit, d'après les dires, avoir une force
portante de 15 à 20 tonnes et une portée de 40 m. La partie Sud de la

halles, longue de 75 m est à son tour subdivisée en 4 halles d'égales grandeur, les parois entre halles sont en briques de laitier.

27 - Atelier de laminage - Surface de la halle environ 120 x 60 m. Au début de 1948, la halle se trouvait en reconstruction.

28 - Nouvelle construction projetée - Surface de la halle environ 150 x 30 m (d'après une autre source 80 x 80m). Les matériaux et les machines étaient à pied d'œuvre au début de 1948.

En juillet 1948, la halle était aménagée pour la construction de wagons et de grues. La halle contient deux chemins de grues d'une force partante de 5 et 10 tonnes. Les pièces de grues qui y sont soudées ne sont utilisées que pour le service de la fabrique. Ultérieurement, les wagons de 50 et 60 tonnes et les wagons à charbon de 15 tonnes y seront montés.

29 - Construction nouvelle - Surface de la halle, environ 280 x 170 m. La halle, au début de 1948, était construite dans ses parties essentielles. Des machines allemandes démontées étaient prêtes pour son équipement.

30 - Administration de l'usine - Surface du bâtiment 100x25 m.

31 - Administration et entre autres, section du personnel - Surface du bâtiment environ 50 x 20 m.

32 - Deux hauturs magasins -

33 - Port fluvial de l'atelier de scierie - Relié à l'atelier de scierie par un petit chemin de fer.

34 - Château d'eau - Hauteur 20 m, hauteur du réservoir 8 m avec un diamètre de 4 à 5 m.

F - Production - Jusqu'en 1946 on y produisit des roues de chars, d'environ 60 cm. En 1946, la production de locomotives commença. La première locomotive K "FORBEDA" fut terminée en décembre 1946, la 4^e en mai 1947, la 10^e à la fin de l'été 1947, la 53^e (N° 10,053) en juillet 1948.

La moyenne mensuelle pour 1947 est ainsi de 2 (Le DOIT annuel pour 1947 comportait apparemment 50 locomotives et tenders). La moyenne mensuelle du premier semestre 1948 se situe à 4 ou 5 pièces. La production totale pour 1948 est estimée en gros à 75 locomotives.

Pour 1950, il faut compter sur une production mensuelle moyenne de 20 pièces (200 pièces dans l'année). La locomotive "POSEMA" y est finie (occasionnellement apparaît également la désignation " type N° 11"). La fabrication de wagons à marchandises est en cours depuis le début de 1947. On y construit des wagons à 4 essieux de 50t 60 tonnes de charge et des wagons de 15 tonnes pour transport de charbon. En 1947, 4 wagons par mois y étaient finis. D'après une autre source, la production mensuelle en wagons était de 20 pièces à la fin de 1947 et début de 1948.

En 1950, le rendement mensuel doit s'élever à 50 wagons à marchandises et 4 essieux. Accessoirement on y finit : des plaques de blindage, des galets de roulement de chars (environ 100 par jour), des roues motrices de chars (environ 50 par jour), des éléments de chaînes de chars (environ 300 par jour), des pièces de grues et de machines pour le service de la fabrique, en outre, des chaînes en fer, des chariots en fer, des ustensiles, des armoires blindées, des moteurs électriques.

En outre, on y répare des locomotives et des wagons.

C - Approvisionnement en énergie et en matières premières -

L'usine reçoit l'énergie de sa propre usine électrique. Les charbons et coke proviennent du bassin du DORETZ. La fonte brute provient, en l'essentiel, de l'Oural. L'acier et la fonte grise proviennent, en blocs, de l'Oural.

D - Effectif des ouvriers et durée du travail -

Contre 35 à 40,000 ouvriers avant la guerre, l'usine disposait en 1948 d'environ 25,000 ouvriers. Une partie de ceux-ci sont occupés à des travaux de montage.

Les travaux s'effectuent en 3 postes de 8 heures. (Pour les travaux de montage en 2 postes de 8 heures.)

V - FABRIQUE DE LOCOMOTIVES "KRASSNOJE SSORMOWO" A GORKI

A - Nom et importance de l'usine -

L'usine porte la désignation "Usine n° 112 "KRASSNOJE SSORMOWO" imenii "SHILANOWA".

Elle est de moyenne importance pour la construction de locomotives de l'Union Soviétique.

B - Situation et liaisons -

L'usine se trouve sur la rive droite de la Volga, en amont du pont de la Volga à Gorki, entre la route vers BALACHNA et la Volga; au nord-est d'un dépôt de carburant, à environ 10 km, au nord de la gare de Gorki.

Longitude : 43° 52'00"; latitude : 56° 21'40"

L'usine est reliée au nœud ferroviaire de GORKI par un raccordement ferré. En outre elle dispose d'installations portuaires sur la Volga.

C - Dimensions -

Le terrain de l'usine embrasse 73.800 m², dont une surface bâtie de 185900 m².

Il n'a pu être établi quelles parts de l'ensemble de la surface construite échoient à la production de locomotives et à la construction de bateaux.

D - Construction de l'usine -

Elle a été construite en 1899 et fortement étendue vers 1929. A côté de la construction de locomotives lourdes et de wagons à marchandise, la construction de wagons-bennes et d'installations de transports pour les usines métallurgiques a été entreprise. Dans les installations des quais, on a construit des bateaux fluviaux et de mer, allèges, remorqueurs et dragueurs. En 1936, la construction en série de locomotives du type "Union Soviétique" et de locomotives à voie étroite fut réalisée. En 1937, la construction de locomotives fut arrêtée. En 1937, les sections de construction de dragueurs

furent transformées pour la construction de sous-marins ("SCHLISCH").

A l'automne, une grande partie de l'usine fut transformée pour la construction de chars (T.34, plus tard T-34/85). En décembre 1943 il y a été produit 250 chars. Jusqu'à la fin de la guerre, l'usine fabrique des chars et pour une faible part des sous-marins. Accessoirement des munitions y furent fabriquées. Après la fin de la guerre, la construction de chars cessa, et les installations furent de nouveau transformées pour la construction de locomotives.

La reprise de la production de locomotives eut lieu en été 1947.

Fin août 1947, la première locomotive, une locomotive à voyageur "SU" améliorée, fut terminée. Il s'agit d'une nouvelle série "SU-250".

Les moyens de travail de l'usine doivent au cours du plan de 5 ans, être ultérieurement mécanisés.

La construction d'un nouvel atelier de laminage de tôles, déjà commencée peu de temps avant le début de la guerre a été abandonnée au début de 1948 et les installations transmises à l'exploitation.

De même la production de voitures fluviales et de remorqueurs a été reprise au moins depuis 1947.

Le personnel de direction comprend :

Directeur : RUBINTSCHK - Chef Ingénieur : KUSMIN.

E - Composition des ateliers -

1/ Nouvelle fonderie - Surface du bâtiment 21,060 mq.
La fonderie dispose de 6 fours SIEMENS-MARTIN avec chauffage à l'huile et de 2 fours électriques.

2/ Nouveau secteur de laminage - Surface du bâtiment 16,650 mq.
Le secteur possède 4 trains de laminoirs et un banc d'étirage.

3/ Ancien secteur de laminage - Surface totale des 3 bâtiments 7.400 mq.

4/ Ancienne fonderie - Surface totale des 3 bâtiments : 7050 mq. La fonderie dispose de 3 fours SIEMENS-MARTIN (un par hall)

5/ Secteur mécanique - Surface des bâtiments 3500 mq. Pendant la guerre, il produisait des grenades

6/ Secteur de montage mécanique - Surface du bâtiment 3.000 mq. Pendant la guerre, le montage des groupes de parties de chars y avait lieu.

7/ Secteur de montage mécanique - Surface du bâtiment 4200 mq. Pendant la guerre, le montage des chars y était effectué et le secteur servait de bureau de construction.

8/ Secteur de montage mécanique - Surface du bâtiment 10.100 mq. Pendant la guerre, on y effectuait le montage définitif des chars.

9/ Secteur de construction et de réparation - Surface du bâtiment 1.200 mq.

10/ Trois halls d'entrepôt - Surface du bâtiment : 600 mq.

11/ Secteur mécanique - Surface du bâtiment : 1200 mq; Pendant la guerre, le façonnage mécanique d'hélices de navires y était réalisé.

12/ Hall d'entrepôt - Surface du bâtiment 3600 mq. Elle servait pendant la guerre à l'entrepôtage des pièces brutes.

13/ Secteur mécanique - Surface du bâtiment 7100 mq. Ce secteur est équipé d'environ 80 à 100 machines-outils. Jusqu'en 1936, on y construisait des locomotives, de 1937 à 1939 des dragueurs et accessoirement des sous-marins. Actuellement ce secteur est probablement spécialisé de nouveau dans la construction de locomotives.

14/ Fabrication d'outillage et d'armatures - Surface du bâtiment 840 mq.

La nouvelle locomotive à une chaudière soudée (non plus rivetée) et un chauffage par STOKER (1). Le système de graissage a été transformé par l'installation de 2 presses à huile à fonctionnement automatique. La visibilité du machiniste a été améliorée par le déplacement des pompes à air (pour le chauffage) sur le côté gauche de la machine. Les réparations et le nettoyage de la machine sont facilités par d'autres modifications dont le détail n'est pas connu.

En outre, la quantité de métal utilisé pour la construction des nouvelles locomotives de doit plus s'élever qu'à 88 tonnes (au lieu de 108 tonnes pour les anciennes).

Les productions annexes comportent des essieux de wagons et des roues. La section de construction de bateaux de l'usine fabrique de nouveau depuis la fin de 1947, des remorqueurs à vapeur, des bateaux remorqueurs (jusqu'à 3700 tonnes de capacité) et des bateaux de transport à moteur diesel (de 2000 tonnes de capacité de chargement).

En 1948, 4 bateaux de transport à moteurs Diesel ainsi que plusieurs bateaux remorqueurs et remorqueurs à vapeur ont été terminés.

G - Approvisionnement en énergie

L'usine reçoit l'énergie de GRES à BALACHNA (Rendement de l'installation : 204.000 KW). En outre elle dispose en propre d'une usine auxiliaire de force.

H - Effectif des ouvriers et durée du travail

Au début de 1943, le nombre des personnes occupées dans toute l'usine s'élevait à 25.000, à la fin de la guerre

(1) STOKER = appareil américain, à vis sans fin d'alimentation automatique en charbon dans le foyer

de 16 à 20.000. Nous n'avons pas de nouvelles indications sûres à ce sujet. Depuis la fin de la guerre, le travail est assuré en 3 périodes de 8 heures.

29/ Forge - Surface du bâtiment : 480¹ mq - Possède 2 martinettes de 3 tonnes, quelques marteaux plus petits et plusieurs fours à recuire.

30/ Secteur de façonnage du bois en 3 bâtiments - Surface totale des 3 bâtiments : 5320 mq.

31/ Halles de construction de bateaux - Surface totale des 5 bâtiments : 8950 mq.

32/ Installations de docks -

33/ Section de mécanique et de montage - Surface du bâtiment 8800 mq. La section dispose de 24 tours, 3 perceuses, 10 perceuses à bois, 2 tours circulaires, 3 presses à étirer, un pont roulant de 75 tonnes, un pont roulant de 12 tonnes. En outre, il existe encore sur le terrain de la fabrique plusieurs bâtiments à destination inconnue. Surface totale de ceux-ci : 6.400 mq.

F - Production -

L'usine sortit la première locomotive fin août 1947. Pour 1947 la production totale est estimée à 7 locomotives au maximum.

Le nombre de locomotives à livrer en 1948 conformément au Plan devait être 8 fois celui de 1947. Jusqu'au milieu de 1948, la production a pu être élevée à 3 ou 4 locomotives par mois, de sorte qu'on peut compter, pour le premier semestre 1948, sur une sortie de 20 locomotives au total. Fin septembre 1948, le plan pour les onze premiers mois de 1948 était déjà réalisé, de sorte que pour 1948, on peut admettre un rendement total de 60 locomotives.

Pour 1950, on compte sur un rendement total d'environ 150 locomotives. L'usine produit des locomotives du type "SU" ou "SUS" (R = reconstruites) qui doivent être meilleures que celles de l'ancien modèle.

.....

15/ Secteur thermique - Surface du bâtiment : 3600 mq.
Le secteur dispose de 6 grands et 10 petits fours à incandescence.

16/ Forge - Surface du bâtiment : 1200 mq. Pendant la guerre on y travaillait les hélices de navires.

17/ Bureau des transports - Surface du bâtiment : 1280 mq.

18/ Secteur des bandages de roues

19/ Fonderie d'acier

20/ Fonderie de métaux divers

21/ Fonderie de gres - Surface totale des bâtiments 18 à 21 t 12.000 mq.

22/ Secteur des modèles - Administration - Magasins - Surface du bâtiment : 2550 mq.

23/ Deux halles-magasins - Surface totale des 2 bâtiments : 2920 mq.

24/ Atelier électrique - Surface du bâtiment 3740 mq.

25/ Secteur mécanique et de montage - Surface du bâtiment 5.400 mq. A l'origine il s'y trouvait une tourneuse pour trains de roues. Pendant la guerre on y procéda au montage de chars, 40 chars étaient produits simultanément. Le montage d'un char durait de 2 à 2,5 jours.

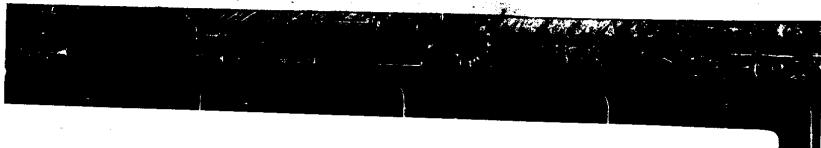
26/ Secteur des moteurs Diesel - Surface du bâtiment 8000 mq.

27/ Secteur mécanique - Surface du bâtiment 13.300 mq - Pendant la guerre on y effectuait la préparation et le montage de pièces pour tourelles de chars et la construction de canons. Le rendement journalier comportait environ 10 tourelles finies de chars.

28/ Estampage et presses - Surface du bâtiment : 16640 mq.

Construction d'usines dans la région de RUSTAVI

2/3 Au sud de RUSTAVI d'importantes usines sont
28.8.49 construites par les Soviets.



Personnel dirigeant :

- Directeur général des travaux de construction :
Mr. Z E O G A Z E
- Service topographique (arpentage) : Mr. OGANEZIAN
- Service du plan : Mr. RAGOUZINE
- ↳ Ingénieurs allemands : Mr. KATZNER Ernst
Mr. HERTICHTER

Installations :

- Construction d'une route goudronnée
- En 1950 une laminerie avec trois laminoirs sera mise en service.
- Construction d'embranchements VF.

Production :

La fonderie RM 3 produit du matériel de construction pour les installations de RUSTAVI : poutres en fer, charpentes métalliques, etc....

Legende du croquis :

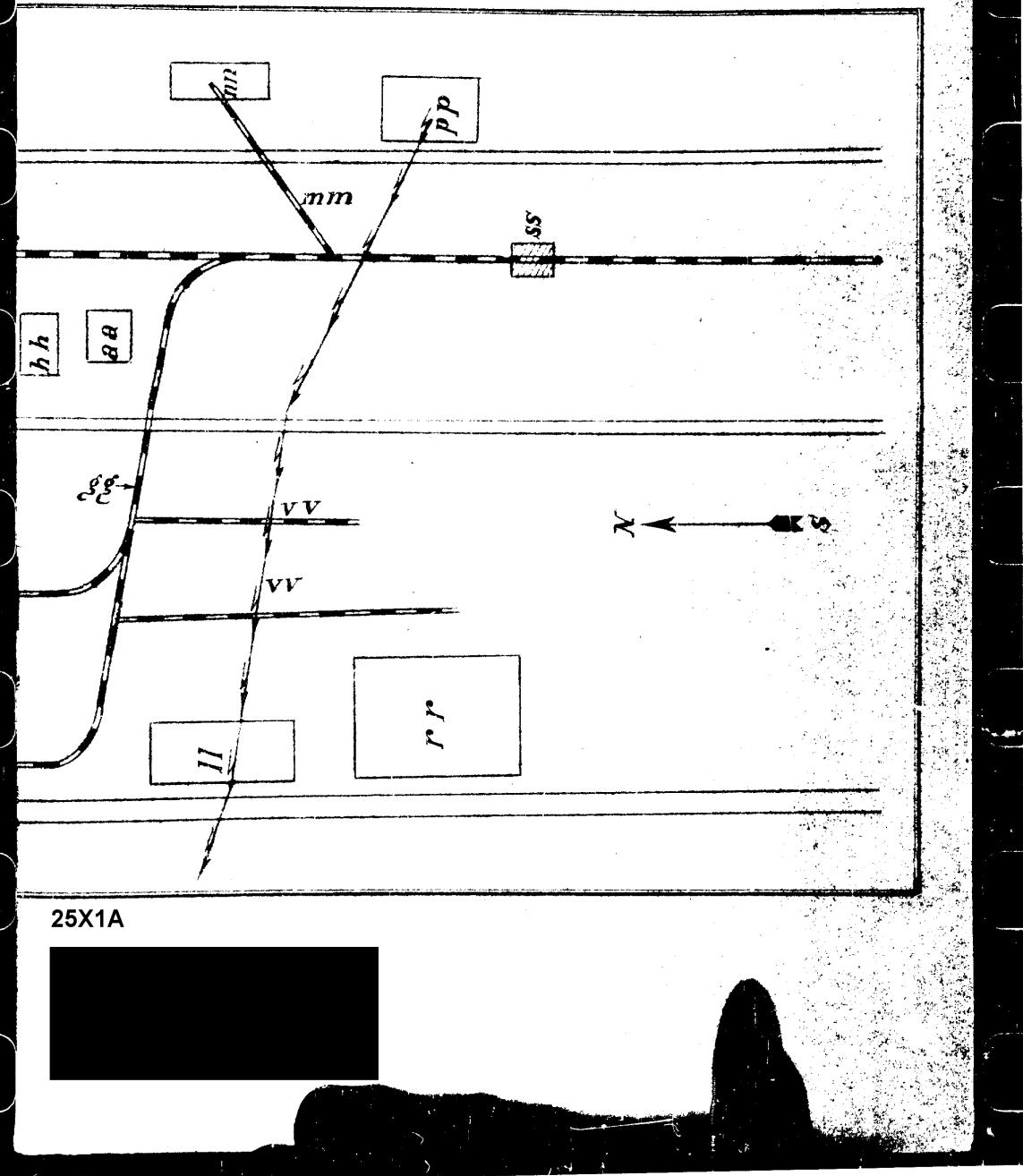
- a) gare de RUSTAVI
- b) ville de RUSTAVI
- c) Administration (bureaux du service de la construction)
- d) Dépôt d'huile, embranchement VF,
- e) Bureau du chantier A T 3
- f) Cuisine, mess
- g) Station VF
- h) Ecole pratique avec pension pour les élèves
- i) Route goudronnée en construction

.....

tt) Mur en béton armé de 2m.50 de haut (en construction)
vv) Construction de 3 gazomètres, dimensions : haut.: 35 M.
diam.: 8 m

L'installation de quatre autres est prévue.

- k) Centrale électrique d'une usine
- l) Canal de 8 m. de largeur
- m) "SAND-TEX-STROY"
- n) Centrale téléphonique
- o) Laminerie en construction
- p) Deux garages avec ateliers de réparations ("A.T.K.")
- q) Ex-hangars de l'aviation. Construction en béton armé.
- r) Logements
- s) Stationnement d'avions
- t) Ex-terrain d'aviation
- u) Laminerie en construction
 - a & b : halles en construction (200 m x 50)
 - c à d : halles en construction (béton armé et pierres)
- v) Acierie en construction
- w) Fonderie RM3
- x) VF BAKOU-TIFLIS
- y) Dépôt de bois, scierie
- z) Centrale électrique en construction ("T.E.Z.")
- aa) Boulangerie
- bb) Camp de déportés soviétiques
- cc) Four MARTIN en construction
- dd) Route BAKOU-TIFLIS
- ee) VT
- ff) Bureau d'un chantier de construction
- gg) Embranchement VF en construction
- hh) 2 dépôts de ravitaillement
- kk) Dépôt et contrôle du matériel, "BETONKOMBINAT"
- ll) Camp PG 7181/2
- mm) Embranchement VF de l'usine de produits azotés
- nn) Usine en construction
- oo) Dépôt de ferraille
- pp) Station de transformateurs
- rr) Camp PGA 7181/11 (3)
- ss) Station ARCHI-MAVARI



25X1A

